



C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4^e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Richard Corbeil; Conseil canadien des Teamsters,

plaignants,

et

Challenger Motor Freight inc.,

intimée.

Dossier du Conseil : 28194-C

Référence neutre : 2011 CCRI 603

Le 2 septembre 2011

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) se composait de M^e Louise Fecteau, Vice-présidente, ainsi que de MM. André Lecavalier et Norman Rivard, Membres. Une audience a eu lieu à Montréal le 17 mai 2011.

Ont comparu

M^e Stéphane Lacoste, pour M. Richard Corbeil et le Conseil canadien des Teamsters;

M^e Luc Deshaies, pour Challenger Motor Freight inc.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M^e Louise Fecteau, Vice-présidente.

I – Nature de la plainte

[1] Il s'agit d'une plainte de pratique déloyale de travail déposée le 10 juin 2010, en vertu du paragraphe 97(1) du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*), par le Conseil canadien des Teamsters (le syndicat ou les Teamsters). Le syndicat allègue que Challenger Motor Freight inc. (Challenger ou l'employeur) a violé le sous-alinéa 94(3)a)(i) du *Code* en ce qu'elle a pris une mesure de représailles et discriminatoire contre, notamment, MM. Richard Corbeil et Serge Lapointe en raison de leurs activités syndicales lorsque, le 17 mai 2010, elle leur a retiré le droit de ramener le tracteur semi-remorque (ci-après appelé « le véhicule ») de l'entreprise à leur résidence. Le syndicat soutient que M. Corbeil et d'autres employés avaient, jusqu'en mai 2010, l'autorisation de ramener le véhicule qu'ils conduisent à leurs résidences respectives.

[2] Le syndicat demande au Conseil d'accueillir la plainte et de rétablir la pratique antérieure de l'employeur.

[3] L'employeur a fait entendre deux témoins, soit M. Eugene Moser, président de Challenger, et M. Laurier Bourgon, directeur régional chez Challenger à Dorval (Québec). Le syndicat a appelé les personnes suivantes à témoigner : M. Claude Bellemare, M^{me} Sylvie Leclair et M. Richard Corbeil, tous trois chauffeurs de longue distance pour Challenger.

[4] Le Conseil n'entend pas fournir un compte rendu complet des témoignages; il s'en tiendra plutôt à tracer les grandes lignes de la preuve jugée pertinente et nécessaire aux fins de la présente décision.

II – Contexte et faits

[5] Challenger exploite une entreprise de transport par camion. Challenger dessert toute l'Amérique du Nord et le territoire qu'elle dessert est divisé en trois grandes régions, soit celles de l'Ouest, du Centre et de l'Est du Canada. À l'automne 2009, les Teamsters ont lancé une campagne de recrutement des employés de Challenger. Le syndicat prétend que c'est en raison des activités syndicales exercées par M. Corbeil que les chauffeurs de longue distance n'ont plus le droit de

ramener les véhicules qu'ils conduisent à la maison. Selon le syndicat, cela constitue une mesure de représailles contraire aux dispositions du *Code*.

[6] D'entrée de jeu, l'employeur ne nie pas que M. Corbeil ait activement pris part à la campagne de recrutement des Teamsters ou qu'il y ait eu une tentative de syndicalisation des employés de Challenger à l'automne 2009. Cependant, il nie que ses chauffeurs de longue distance aient eu le droit d'utiliser le véhicule avec lequel ils travaillent pour se rendre à leurs résidences respectives. L'employeur a fait remarquer qu'il existe au sein de l'entreprise une politique relative à l'utilisation des véhicules intitulée en anglais « Truck Home Policies » (Politique sur l'utilisation des véhicules à des fins personnelles (traduction) (la Politique)).

III – La preuve

A – L'employeur

[7] Le président de Challenger, M. Eugene Moser, décrit les activités de l'entreprise dont les services sont fournis partout en Amérique du Nord depuis plusieurs terminaux à travers le Canada, dont celui de Dorval (Québec). Challenger a à son service 1315 chauffeurs, dont environ 200 sont rattachés au terminal de Montréal. L'employeur possède une flotte de 1250 tracteurs et de 3300 semi-remorques. Il estime la valeur de chaque tracteur à 125 000 \$ et de chaque semi-remorque à 25 000 \$.

[8] M. Moser décrit la semaine de travail d'un chauffeur de longue distance. Le chauffeur travaille à l'extérieur du terminal auquel il est rattaché de cinq à six jours par semaine. En d'autres termes, il se trouve sur la route pendant toute cette période. Des trajets (à destination de/en provenance de) leurs sont assignés constamment.

[9] M. Moser explique la Politique sur l'utilisation des véhicules à des fins personnelles. Cette politique, datée du 28 mars 2007 et déposée en preuve, mentionne entre autres ceci:

OBJET : Politique sur l'utilisation des véhicules à des fins personnelles

La présente note de service précise les conditions dans lesquelles les chauffeurs de l'entreprise peuvent ramener un véhicule à leur résidence **lorsque le véhicule est chargé ou à la fin de leur quart de travail**. Elle précise également quels sont les milles payés et non payés pour les chauffeurs de l'entreprise et les propriétaires-exploitants.

Selon la politique de l'entreprise, les tracteurs doivent être stationnés au terminal auquel le chauffeur est rattaché ou à l'établissement le plus près de l'entreprise **si le chauffeur demeure dans un secteur éloigné du terminal auquel il est rattaché**. Le recrutement ne donne aucune garantie aux chauffeurs qu'ils ont ou peuvent avoir l'autorisation de se rendre à leur résidence avec leur véhicule pendant leur période de travail ou à la fin de celle-ci. Les chauffeurs qui demeurent dans un rayon de 40 km (25 milles) du terminal auquel ils sont rattachés ne doivent pas ramener un véhicule de l'entreprise à leur résidence. Les superviseurs de la sécurité ou des opérations peuvent faire des exceptions lorsqu'il existe des motifs valables de le faire.

Les chauffeurs qui ramènent leur véhicule à leur résidence sont assujettis à ce qui suit :

...

6) Les chauffeurs ne sont pas indemnisés pour les milles qu'ils parcourent avec leur véhicule pour se rendre à leur résidence ou bien pour retourner à un établissement de CMF ou à leur point de chargement s'ils se déplacent sans remorque ou avec une remorque vide. Les prochains milles payés sont ceux parcourus du point de chargement au point de destination. Par exemple, si un chauffeur est envoyé de Cambridge à Kingston sans remorque ou avec une remorque vide et que son prochain point de chargement est situé à Belleville, il ne reçoit aucune indemnité pour les milles qu'il parcourt pour se rendre à sa résidence puis à Belleville. Les milles parcourus ne sont payés qu'à partir du point de chargement à Belleville. Si un chauffeur dont le terminal d'attache est à Montréal est envoyé au terminal de Dorval à partir de Cambridge avec une remorque vide, les milles parcourus sont payés jusqu'au terminal de Dorval.

...

Veuillez noter que les mesures susmentionnées ne sont pas prises pour causer un préjudice à qui que ce soit. Nous essayons simplement de contrôler les coûts et de savoir où sont nos tracteurs. **La plupart de ces exigences existaient déjà, mais, pour une raison ou pour une autre, elles ne faisaient pas l'objet d'un contrôle ou d'un suivi uniforme.**

(traduction; c'est nous qui soulignons)

[10] M. Moser soutient que cette politique s'applique à tous les chauffeurs de Challenger à travers le Canada et qu'elle a été mise en application pour plusieurs raisons, dont celles d'assurer la sécurité des tracteurs et semi-remorques et de contrôler les coûts d'exploitation. Il ajoute qu'aucun concurrent ne permet d'ailleurs à ses chauffeurs de ramener leur véhicule à la maison. M. Moser soutient qu'entre janvier 2003 et mars 2011, les coûts d'approvisionnement en carburant ont considérablement augmenté. Il fait d'ailleurs mention d'une politique instaurée en 2006 – laquelle est déposée en preuve – qui prévoit une limite de vitesse pour les chauffeurs en raison de l'augmentation du carburant. Cette politique dit entre autres ceci :

La vitesse de tous les véhicules est limitée à 100 km/h (62 mi/h) tant pour la pédale d'accélération que pour le régulateur de vitesse. Nous permettons aux camions d'accélérer jusqu'à 104 km/h (65 mi/h) si la consommation de carburant de leur véhicule est d'au moins 7,0 milles par gallon et que le temps d'immobilisation est inférieur à 30 %.

(traduction)

[11] M. Moser soutient que c'est au cours du mois de mai 2010 qu'il a été porté à son attention que certains chauffeurs ne respectaient pas la Politique et qu'ils ramenaient le véhicule de Challenger à la maison à la fin des trajets qui leur étaient assignés. Il admet qu'un certain laxisme a été observé dans l'imposition de cette politique. Il admet aussi que la Politique manque de clarté. À la suite de plaintes que l'administration aurait reçues de la part de certains chauffeurs, une enquête a été menée relativement aux chauffeurs qui ramenaient leur véhicule à la maison. La preuve montre que parmi 51 chauffeurs, 22 ne respectaient pas la Politique. Cette liste de chauffeurs a été préparée, selon M. Moser, par les employés travaillant au Service des opérations dans les trois régions. M. Moser déclare que les responsables des trois régions respectives ont rencontré chacun des chauffeurs, lesquels ont été informés qu'ils devaient dorénavant se conformer à la Politique. M. Moser indique que le non-respect de la Politique entraîne l'augmentation des coûts d'exploitation de chaque véhicule. Par exemple, un tableau déposé en preuve montre que le coût d'exploitation d'un véhicule (tracteur et semi-remorque) comme celui conduit par M. Richard Corbeil est de 1,07 \$ par mille. Au cours de la période se situant entre janvier et juin 2010, M. Corbeil aurait à lui seul enregistré 1566 milles d'utilisation de son véhicule, alors que la moyenne se situe à 1021 milles par camion. L'écart s'explique en raison du non-respect de la Politique sur l'utilisation des véhicules à des fins personnelles.

[12] M. Laurier Bourgon, en poste à Montréal, témoigne également pour l'employeur. Il est le directeur régional de la région de l'Est. M. Bourgon commente le tableau montrant la vingtaine de chauffeurs qui ne se conformaient pas à la Politique de l'employeur. Il indique que parmi les chauffeurs qui sont sous sa responsabilité, plusieurs avaient auparavant le droit de ramener leur véhicule à la maison, car les trajets qui leur étaient assignés le permettaient – ce qui ne serait plus le cas aujourd'hui. À cet effet, M. Bourgon témoigne que Challenger a perdu plusieurs clients au cours de l'année précédente et que le ralentissement de l'économie a entraîné la diminution du

nombre de trajets pour certains autres clients. Dans d'autres situations, les trajets assignés à un chauffeur ne justifient pas qu'il puisse ramener le véhicule de l'entreprise à la maison en raison des coûts importants. Il donne l'exemple du chauffeur portant le n° 36, soit M. Richard Corbeil. Il indique que ce dernier demeure à Saint-Lin-Laurentides (Québec) et que le seul client dans cette région est l'entreprise JC Perreault, à Saint-Roch-de-l'Achigan, située à 15 milles de Saint-Lin-Laurentides. M. Bourgon soutient qu'il y a peu de livraisons ou d'expédition chez le client JC Perreault. Il estime qu'il y a de trois à quatre livraisons par mois chez ce client. Il soutient que M. Corbeil commence en général sa semaine de travail le lundi et effectue des trajets à destination des États-Unis. Il revient au Québec le jeudi ou le vendredi. La Politique, telle qu'elle a été décrite ci-dessus, ne permet pas à M. Corbeil de ramener son véhicule à Saint-Lin-Laurentides après son retour des États-Unis.

[13] Il en est de même selon lui pour ce qui est du chauffeur n° 40, M^{me} Sylvie Leclair, qui demeure à Drummondville (Québec). Il indique que Challenger a perdu en mai 2010 les trajets à destination et en provenance de OSRAM SYLVANIA, client important de la région où habite M^{me} Leclair. M. Bourgon indique que depuis la perte de ce contrat, M^{me} Leclair doit dorénavant stationner le véhicule à Dorval en conformité avec la Politique de Challenger, alors qu'auparavant, les trajets chez le client OSRAM SYLVANIA lui permettaient de stationner le véhicule chez elle.

[14] En contre-interrogatoire, M. Bourgon indique que si les trajets le justifient, les chauffeurs peuvent et pourront toujours ramener leur véhicule à la maison; dans le cas contraire, ils doivent dorénavant respecter la Politique mise en application en 2007.

C – Le syndicat

[15] Le syndicat fait d'abord entendre le témoin Claude Bellemare. Il est chauffeur pour Challenger depuis 13 ans. Il demeure à Trois-Rivières depuis 25 ans. Il dit avoir perdu le droit de ramener le véhicule de l'entreprise à la maison en juillet 2010. Il indique avoir été jusqu'alors autorisé à le faire, et ce, depuis le début de son emploi chez Challenger. M. Bellemare indique que sa conjointe doit dorénavant venir le conduire et le chercher au terminal. Cela représente 162 kilomètres aller-retour. Il est parfois sur la route pendant deux à trois semaines. Il déclare ne pas être au courant de la

Politique mentionnée par MM. Moser et Bourgon. En contre-interrogatoire, il admet qu'aucun autre chauffeur n'a de trajets dans cette région.

[16] Le témoin Sylvie Leclair se fait aussi entendre. Elle est chauffeur pour Challenger depuis 2004 et habite à Drummondville. Elle déclare qu'elle ramenait le véhicule à la maison depuis 2006 parce qu'elle pouvait faire des livraisons dans la région. Elle soutient que c'est pour cette raison d'ailleurs qu'elle a accepté l'emploi chez Challenger. Elle desservait trois principaux clients, soit OSRAM SYLVANIA, SPG inc. et Kampex, tous situés à quelques kilomètres de sa résidence. Aujourd'hui, elle n'en dessert que deux. Depuis mai 2010, elle a pu ramener le véhicule à la maison parce que des trajets dans la région le justifiaient. Elle aussi a été avertie par M. Bourgon de cesser de ramener le véhicule à la maison en mai 2010. M. Bourgon lui a dit que c'était pour des raisons économiques. Elle soutient que cela lui cause des problèmes financiers. Tout comme le témoin Bellemare, elle soutient n'avoir jamais vu la Politique mentionnée par MM. Moser et Bourgon. Elle indique avoir activement pris part à la campagne de syndicalisation des chauffeurs de Montréal. Elle portait d'ailleurs l'épinglette des Teamsters depuis le 27 novembre 2009 aux fins de convaincre ses collègues d'adhérer au syndicat.

[17] Le troisième témoin du syndicat est M. Richard Corbeil. Il est chauffeur chez Challenger depuis 1994. Il demeure à Saint-Lin-Laurentides. Il indique qu'il fait des livraisons près de chez lui. Les clients sont Paramount Pallet, Kruger et JC Perreault. Il témoigne que depuis qu'il a entamé la campagne de syndicalisation, il ne dessert plus le client JC Perreault chez qui il se rendait auparavant le lundi matin.

[18] Il a été avisé le 17 mai 2010 qu'il ne pourrait plus ramener le véhicule de l'entreprise à la maison après avoir effectué ses trajets. Il dit que jusqu'à ce moment-là, il ramenait le véhicule à la maison et que cela faisait partie de ses conditions d'emploi. Il indique que M. Bourgon lui aurait mentionné que cela constituait une nouvelle politique de Challenger pour tous les terminaux au Canada et que cette décision n'avait rien de personnel. Le témoin déclare n'avoir jamais vu la politique déposée en preuve par l'employeur et datée du 28 mars 2007. Il estime environ à 20 les chauffeurs qui utilisaient le véhicule de l'entreprise pour rentrer chez eux. Il soutient avoir participé activement à la campagne de syndicalisation, laquelle a débuté en novembre 2009. Il dit que c'est

lui qui a d'ailleurs communiqué avec les Teamsters en août de la même année. Il portait, tout comme sa consœur Sylvie Leclair, l'épinglette des Teamsters afin de convaincre ses collègues d'adhérer au syndicat. Il déclare qu'il fait toujours campagne en vue de syndiquer les chauffeurs.

IV – Contre-preuve

[19] L'employeur réinterroge le témoin Laurier Bourgon. M. Bourgon soutient que tous les chauffeurs ont reçu la politique de l'employeur datée du 28 mars 2007, laquelle interdit l'utilisation du véhicule à des fins personnelles. Elle aurait été remise dans leurs filières respectives au même endroit où est déposé leur paye.

[20] Relativement au témoignage de M^{me} Leclair, M. Bourgon déclare que jusqu'à l'an passé, elle avait le droit de ramener le véhicule à la maison compte tenu du client OSRAM SYLVANIA. Les trajets se faisaient de Drummondville au Kentucky et du Kentucky à Drummondville; 24 voyages par semaine étaient requis. Challenger a perdu ce client l'an passé. Une situation similaire s'est produite dans le cas de deux autres clients importants que M^{me} Leclair desservait jusqu'en début 2010 : Challenger a perdu l'un de ces clients et la demande cyclique de services de transport de l'autre client ne requiert pas assez de trajets pour justifier de ramener le véhicule à la maison. Le témoin déclare qu'il aurait rencontré M^{me} Leclair le 9 juillet 2010 et non en mai, comme elle le soutient. Il l'aurait alors informée qu'en raison de la diminution du nombre de trajets attribuable à la perte de clientèle, il fallait appliquer la Politique de 2007.

[21] M. Bourgon estime qu'il en est de même pour M. Corbeil. Les clients desservis par ce dernier (Kruger, Paramount Pallet) ne requièrent plus assez de services de transport pour justifier de ramener le véhicule à la maison. Chez Kruger, par exemple, il n'y a plus de trajets assignés depuis deux ans. Relativement au client JC Perreault, les trajets commencent à partir des États-Unis et non des Laurentides, et environ un voyage par trois semaines est requis, ce qui ne justifie pas de ramener le véhicule à la maison, selon M. Bourgon.

[22] Quant à M. Bellemare, les clients qu'il dessert ne requièrent pas suffisamment de services de transport. Coca Cola, par exemple, requiert des services sporadiques. Il en est de même pour Kruger, dont les activités sont en déclin depuis les dernières années. M. Bourgon soutient que M. Bellemare a été autorisé une fois à ramener le véhicule à la maison depuis que la Politique est imposée à tous, et ce, parce que les trajets le justifiaient. Relativement au témoignage de M. Bellemare selon lequel le chauffeur Neveu continue de ramener son véhicule à la maison, M. Bourgon soutient que M. Neveu n'a été autorisé à le faire qu'une seule fois en raison de problèmes mécaniques avec son véhicule personnel.

V – Les plaidoiries

[23] L'employeur soutient ne pas contester le fait qu'il y ait eu des activités syndicales exercées par les employés. Il reconnaît avoir le fardeau de démontrer que l'imposition de la Politique à tous les chauffeurs n'a aucun lien avec les activités syndicales exercées depuis l'automne 2009. Il reprend le témoignage de M. Moser, lequel a indiqué qu'il avait été mis au courant que la Politique de 2007 (« Truck Home Policies ») n'était pas respectée par tous les chauffeurs et que cela créait des mécontentements parmi ceux-ci. Il précise que M. Moser a aussi reconnu qu'il y avait eu de la négligence dans l'application de ladite politique. Ainsi, soutient-il, on a rencontré les employés qui ne se conformaient pas à la Politique, comme l'a montré la preuve. Le relâchement ne serait donc plus toléré, et ce, pour des raisons économiques. Il témoigne que la preuve a aussi établi que les chauffeurs qui ne respectent pas la Politique coûtent beaucoup plus cher en termes d'exploitation du véhicule conduit que les autres qui respectent la Politique. L'employeur affirme qu'en fait, ce n'est qu'une infime minorité, comme l'a démontré la preuve, qui ne se conformait pas à la Politique. Il admet que cela a certes pu causer un préjudice à certains, mais il soutient par ailleurs qu'aucun concurrent ne tolère une telle situation. L'employeur ajoute que la preuve montre que les trois témoins Bellemare, Leclair et Corbeil ont perdu les trajets (à destination de/en provenance de) qu'ils effectuaient en raison soit de la perte de clientèle soit du ralentissement des activités commerciales d'autres clients.

[24] L'employeur soutient que l'imposition de la Politique (« Truck Home Policies ») de 2007 n'est pas la conséquence d'un sentiment antisyndical. Il demande au Conseil de rejeter la plainte du syndicat.

[25] Le syndicat soutient quant à lui que les activités de M. Corbeil dans la campagne de syndicalisation qui a débuté en novembre 2009 ont été hautement visibles. Il estime que l'employeur ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve en raison de la présomption du paragraphe 98(4) du *Code*.

[26] Selon le syndicat, le fait de permettre à certains chauffeurs de ramener leur véhicule à la maison apportait à l'employeur et aux employés des avantages respectifs. Il soutient que les cas de M^{me} Leclair et de MM. Bellemare et Corbeil étaient justifiés. Il affirme que d'autres employés bénéficient toujours de cet avantage selon le témoignage de M. Corbeil. Il soutient de plus que les trois témoins ont tous déclaré qu'ils n'avaient jamais vu ladite politique (« Truck Home Policies ») de 2007. De plus, M. Moser a indiqué que la Politique n'était pas claire. Il ajoute que le témoignage de M^{me} Leclair contredit le témoignage de M. Bourgon sur la date de leur rencontre de juillet 2010. Il soutient que M. Moser n'a pas participé à l'enquête entreprise en mai 2010 pour identifier les chauffeurs qui ne se conformaient pas à la Politique. Il indique d'ailleurs que ce n'est pas M. Moser qui a préparé le document montrant quels chauffeurs se conformaient ou ne se conformaient pas à la Politique.

[27] Selon le syndicat, l'employeur ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve qui lui est imposé. Il conclut en disant que le Conseil n'a pas à se demander si la Politique est raisonnable ou non. La seule question à trancher est celle de savoir si les activités syndicales ont eu un rôle à jouer dans l'imposition de la Politique (« Truck Home Policies ») de 2007. Il demande au Conseil de faire droit à la plainte.

VI – Le droit

[28] Le sous-alinéa 94(3)a)(i) interdit notamment à un employeur de faire à l'égard d'une personne des distinctions injustes en matière d'emploi, de salaire ou d'autres conditions d'emploi en raison

de ses activités syndicales. Dans la présente affaire, le Conseil doit déterminer si l'interdiction aux chauffeurs de longue distance par l'employeur d'utiliser le véhicule de l'entreprise pour retourner chez eux après avoir effectué les trajets qui leur sont assignés a été motivée par un sentiment antisyndical.

[29] Les dispositions pertinentes du *Code* se lisent comme suit :

94.(3) Il est interdit à tout employeur et à quiconque agit pour son compte :

a) de refuser d'employer ou de continuer à employer une personne, ou encore de la suspendre, muter ou mettre à pied, ou de faire à son égard des distinctions injustes en matière d'emploi, de salaire ou d'autres conditions d'emploi, de l'intimider, de la menacer ou de prendre d'autres mesures disciplinaires à son encontre pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

(i) elle adhère à un syndicat ou en est un dirigeant ou représentant – ou se propose de le faire ou de le devenir, ou incite une autre personne à le faire ou à le devenir – , ou contribue à la formation, la promotion ou l'administration d'un syndicat.

(c'est nous qui soulignons)

[30] Le paragraphe 98(4) du *Code* prévoit que :

98.(4) Dans toute plainte faisant état d'une violation, par l'employeur ou une personne agissant pour son compte, du paragraphe 94(3), la présentation même d'une plainte écrite constitue une preuve de la violation; il incombe dès lors à la partie qui nie celle-ci de prouver le contraire.

[31] Dans *Larose-Paquette Autobus inc.*, (1990), 83 di 175 (CCRT n° 840), le prédécesseur du Conseil, le Conseil canadien des relations du travail (le CCRT), a énoncé ce qui suit quant au devoir du Conseil dans le cadre d'une plainte fondée sur le sous-alinéa 94(3)a(i) du *Code* :

Le Conseil se doit donc d'examiner l'ensemble de la preuve avec vigilance pour déterminer s'il existait effectivement un sentiment antisyndical. Pour démontrer que son geste était dénué d'animus antisyndical, l'employeur pourra faire valoir la rationalité et le bien-fondé de la sanction imposée à l'employé au strict plan de la saine gestion de l'entreprise.

(page 177)

[32] Cependant, comme l'a précisé le CCRT dans *Société canadienne des postes* (1983), 52 di 106; et 83 CLLC 16,047 (CCRT n° 426) :

... Malgré les dispositions du paragraphe 188(3) [maintenant le paragraphe 98(4)] du *Code* relatives au fardeau de la preuve, il faut, pour prouver qu'il y a eu violation du *Code*, qu'une plainte s'appuie sur des motifs suffisants...

(pages 115; et 14,401)

[33] Il est important de se rappeler que chaque plainte est un cas d'espèce. Dans le cas de plaintes alléguant l'existence d'un sentiment antisyndical, le Conseil examine généralement la conduite de l'employeur en tenant compte de la preuve circonstancielle, y compris la coïncidence entre le moment où les activités syndicales ont eu lieu et la décision ou les actes qui font l'objet de la plainte.

VII – Analyse de la preuve

[34] Le sentiment antisyndical se démontre et se manifeste de différentes façons. Sa preuve résulte souvent d'indices et d'éléments de preuve circonstanciels.

[35] A la lumière du poids de la présomption établie au paragraphe 98(4) du *Code* et de la perception du Conseil de l'ensemble de la preuve, ce dernier ne peut conclure à l'existence d'un sentiment antisyndical dans le comportement de l'employeur.

[36] Il est vrai que depuis l'adoption de la Politique en mars 2007, laquelle interdit l'utilisation du véhicule de l'entreprise à des fins personnelles, un certain laxisme semble avoir été observé dans l'imposition de celle-ci, du moins en ce qui concerne les chauffeurs dont les trajets qui leur étaient assignés ne justifiaient pas de ramener le véhicule à la maison. Il semble que cela soit peut-être le cas de M. Bellemare, dont les trajets ne semblaient pas, même avant mai 2010, justifier de ramener le véhicule à la maison. Néanmoins, M. Bellemare desservait par ailleurs l'entreprise Kruger, et la preuve montre que les services de transport requis par ce client ont drastiquement diminué depuis les dernières années.

[37] En ce qui concerne M^{me} Leclair et M. Corbeil, la preuve montre que Challenger a soit perdu des clients, soit vu le nombre de trajets diminuer considérablement en 2010, ce qui fait en sorte que les chauffeurs ne sont plus autorisés à ramener le véhicule à la maison conformément à la Politique. Cette preuve n'a pas été contredite et M. Bourgon a déclaré que, si, dans le futur, les trajets le justifiaient, les chauffeurs pourraient encore ramener le véhicule à la maison. D'ailleurs, parmi les 51 chauffeurs ayant fait l'objet de l'enquête faite par l'employeur en 2010 et qui ramenaient le véhicule à la maison, 29 respectaient la Politique; ce qui montre bien que l'employeur continue à permettre de ramener le véhicule à la maison si les trajets le justifient.

[38] Malgré le fait que les activités syndicales aient été mises au grand jour par certains employés et malgré le fait qu'elles étaient connues de l'employeur, le Conseil ne peut conclure que l'imposition de la Politique vers mai 2010 a un lien quelconque avec la campagne de syndicalisation entreprise en novembre 2009. L'employeur a aussi montré qu'entre janvier et juin 2010, le fait que M. Corbeil a utilisé le véhicule de l'entreprise sans justification des trajets qui lui étaient assignés a fait en sorte que les coûts d'exploitation du véhicule dépassaient largement la moyenne observée par unité.

[39] Relativement aux témoignages des employés qui ont déclaré n'avoir jamais vu la Politique, le Conseil ne peut mettre en doute le témoignage de M. Bourgon selon lequel elle aurait été transmise à tous les chauffeurs. En revanche, le Conseil ne met pas en doute le témoignage des chauffeurs à cet effet. Ladite politique, qui date de 2007, peut fort bien avoir été mis aux oubliettes en raison, d'une part, du laxisme de l'employeur quant au respect de cette dernière et, d'autre part, du fait que les trajets assignés à ces trois chauffeurs justifiaient probablement de ramener le véhicule à la maison.

[40] Compte tenu de la preuve, le Conseil estime que l'imposition de la Politique sur l'utilisation des véhicules à des fins personnelles n'était pas motivée par un sentiment antisyndical. L'employeur s'est donc acquitté de son fardeau de la preuve.

[41] Pour ces motifs, la plainte de pratique déloyale de travail déposée en vertu du paragraphe 97(1) du *Code* est rejetée.

[42] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Louise Fecteau
Vice-présidente

André Lecavalier
Membre

Norman Rivard
Membre